

自動車

申承澈*

예상 외의 成長을 보여 온 販賣

올해 국내 자동차 업계는 기대 이상의 호황을 맞고 있다. 내수 시장에서는 경기 침체 속에서도 업체들 간의 판매 경쟁 격화와 신모델 출시, 그리고 내년도 차고지 증명제 실시에 대비한 가수요 등으로 승용차 수요가 당초 예상을 웃도는 판매를 보이면서 예상 외의 성장을 보이고 있다.

수출에 있어서도 미국, 서유럽 시장에서의 판매 부진에도 불구하고, 업체들의 적극적인 시장 개척 노력과 기타 지역에서의 엔高에 따른 가격 경쟁력 향상으로 역시 기대 이상의 판매를 보이고 있다. 이러한 판매 호조로 올해 국내 업체들의 자동차 판매는 사상 처음으로 200만 대를 넘어설 것으로 추정되고 있다.

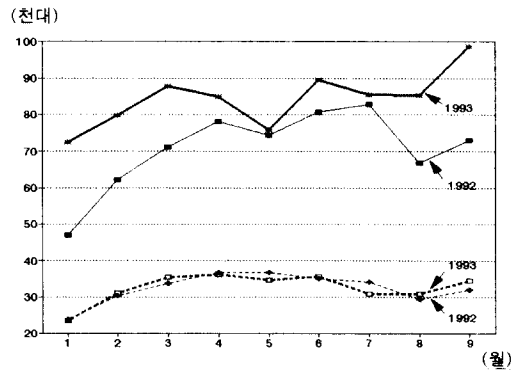
過熱 競爭이 불러온 內需 活況

올해 자동차 내수 판매는 자동차 대중화의 추세와 내수 경기 침체를 감안할 때 지난해의 15%보다 낮은 11% 정도의 신장을 보일 것으로 예상되었었다. 그러나, 승용차 부문의 내수 판매 호조에 힘입어 올해 전체로 12.5%의 비교적 높은 성장을 보일 것으로 전망된다.

먼저 승용차의 경우 지난해보다 10.6% 정

도의 성장에 그칠 것으로 기대되었으나, 연초 기아자동차의 세피아 월 1만 대 판매를 겨냥한 무이자 할부 판매를 비롯한 가격 전략과 대우자동차판매(주)의 설립을 계기로 점유율 확대에 적극적으로 나선 대우자동차의 가격 전략이 맞물려 과열 경쟁 상태에 돌입하면서 9월 말까지 지난해 같은 기간에 비해 19.6%라는 기대 이상의 내수 성장을 보여 왔다.1)

<그림 1> 1993년 내수 판매 추이



註: 실선은 승용차, 점선은 상용차입.

寡占 상태에서 한 업체가 무리한 전략, 특히 판매에 민감한 가격 전략을 전개할 경우 他社들도 어쩔 수 없이 따라야 하는 구조적 특성으로 승용차 3社가 가격 경쟁에 돌입하게 된 것은 당연한 것이었는데, 현대자동차의 협

* 책임연구원, 중앙대학교 경영학석사. 생산 및 경영과학 전공.

1) 이러한 내수 판매의 기대 이상의 증가에는 전반기 중에 판매 호황을 누린 중국 시장에서의 간접 수출 분도 포함되어 있다.

력업체 노사 분규와 현대그룹 노사 분규의 여파로 생긴 공백을 차지하기 위한 기아자동차와 대우자동차의 경쟁도 승용차 시장에서의 판매 경쟁을 더욱 격화시키는 계기가 되었다.

그 덕에 대우자동차의 경우는 현대자동차의 쏘나타 II의 출하가 지연되는 사이에 프린스와 에스페로의 판매가 호조를 보이면서 올해 9월 말까지 지난해 같은 기간에 비해 45.5%의 내수 판매 증가를 보였으며,²⁾ 기아자동차는 프라이드, 캐피탈, 콩코드 등舊모델들의 판매가 마이너스 성장을 보인 가운데에서도 新車 세피아의 판매 호조와 스포티지의 신차 수요에 힘입어 지난해 같은 기간에 비해 39.2%의 내수 판매 증가를 보였다. 반면, 노사 분규로 공급이 달렸던 현대자동차의 경우는 뉴그랜저의 판매 호조에도 불구하고 쏘나타 II의 물량 부족으로 중형차 부문의 판매가 마이너스로 감소하면서 전반적으로 5.8%라는 낮은 증가율을 보였다.

<표 1> 업체별 내수 판매 실적(1~9월)
(단위: 대),(%)

업체명	1992년	1993년	점유율
現代自動車	305,469	323,106	42.49
起亞自動車	152,247	211,895	27.86
大宇自動車	99,333	144,488	19.00
亞細亞自動車	4,492	5,690	0.75
雙龍自動車	12,727	9,608	1.26
大宇造船	43,287	40,607	5.34
現代精工	18,383	25,043	3.29
내수판매계	635,938	760,437	100.00

2) 대우자동차의 프린스의 내수 판매는 올해 9월 말까지 지난해 같은 기간에 비해 무려 170%를 넘는 증가를 보였으며, 에스페로의 판매 역시 47%를 넘는 신장을 보였다.

<표 2> 승용차 차종별 내수 판매 실적(1~9월)
(단위: 대),(%)

차 급	1992년	1993년	점유율
티 코	43,287	40,607	5.34
스 쿨프	7,644	9,856	1.30
엑 셀	93,415	99,708	13.11
프라이드	95,095	92,611	12.18
르 망	47,558	52,263	6.87
엘란트라	100,250	104,633	13.76
캐 피탈	35,176	15,675	2.06
세 피 아		77,875	10.24
에스페로	31,699	46,729	6.15
스 텔 라	11,530	9,923	1.30
쏘 나 타	79,755	76,810	10.10
콩 코 드	17,974	16,773	2.21
프 린 스	14,769	39,942	5.25
로얄살롱	23	0	0.00
수퍼살롱	5,231	5,548	0.73
그 랜 저	12,875	22,176	2.92
포 텐 샤	4,002	4,525	0.60
임페리얼	53	6	0.00
칼리스타	4	15	0.00
갤로퍼-L	16,303	19,611	2.58
패 밀 리	6,059	4,232	0.56
무 쏘		1	0.00
갤로퍼-S	2,080	5,432	0.71
코 란 도	6,664	5,360	0.70
스포티지		4,436	0.58
록 스타	4,492	3,443	0.45
록스타R2		2,247	0.30

이 기간 동안 지프의 내수 판매는 현대정공의 갤로퍼가 시장을 주도한 가운데 신차 수요에 힘입어 25.1%의 증가를 보였다.

한편, 상용차의 경우는 내수 경기 침체의 여파로 同 기간 중 0.1%의 증가에 그치고 있는데, 점차 개선되는 추세이다. 업체들 중 아시아자동차는 경상용차의 판매 호조로 15%를 넘는 높은 성장을 보였고, 현대자동차는 상용차 부문의 판매 강화로 버스 부문이 20%를

넘는 성장을 보이면서 상용차 전체로는 8%를 웃도는 증가율을 보여 그동안 首位를 유지해 왔던 기아자동차를 7천 5백여 대 차이로 앞서고 있다.

好調를 보이는 輸出 販賣

내수가 예상 외의 호조를 보이는 가운데, 수출도 역시 수출선 다변화 전략과 엔高에 따른 가격 경쟁력 향상, 현지 마케팅력 증강 등에 힘입어 올해 전체로는 당초 예상을 2만여 대 웃도는 판매 신장을 보이면서 지난해보다 30% 증가한 59만 6천여 대에 이를 것으로 예상되고 있다.

업체별로 보면, 수출선 다변화 전략의 한계점에 이른 현대자동차의 경우는 노사 분규에 따른 공급 차질까지 겹치는 가운데서도 승용차의 꾸준한 판매 증가와 상용차 부분의 수출 급신장에 힘입어 올해 9월 말까지 20%라는 높은 성장을 보였다.

<표 3> 업체별 수출 실적(1~9월)
(단위: 대) (%)

업체명	1992년	1993년	증감률
現代自動車	192,893	231,687	20.11
起亞自動車	70,224	100,840	43.60
大宇自動車	28,300	59,556	110.45
亞細亞自動車	4,461	9,820	120.13
雙龍自動車	1,640	2,799	70.67
大宇造船	1,669	7,575	353.86
진도	109	65	-40.37
수출판매계	299,296	412,342	37.77

유럽 시장에 진출하기 시작한 기아자동차는 수출선 다변화 전략과 더불어 CKD를 비롯한 개도국의 수출을 크게 늘리면서 43.6%의

증가를 보였고, 대우자동차와 대우조선 역시 (주)대우와의 연계로 해외 시장 개척에 적극적으로 나서 각각 110%와 354%라는 높은 증가율을 보였다. 이러한 업체들의 노력으로 9월 말까지의 수출은 지난해 같은 기간에 비해 37.8% 라는 높은 증가율을 보이고 있다.

<표 4> 지역별 수출 실적(1~9월)
(단위: 대) (%)

지역	1992년	1993년	증감률
서유럽	78,814	76,093	-3.45
동유럽	5,124	16,872	229.27
아프리카	9,460	7,314	-22.69
아시아	33,932	72,058	112.36
중동	28,402	57,389	102.06
태평양	13,388	19,898	48.63
북미	100,942	97,370	-3.54
남미	29,234	65,348	123.53
수출판매계	299,296	412,342	37.77

올해 들어 주목할 만한 것은 상용차 수출로서, 상용차 수출은 9월 말까지 지난해 같은 기간에 비해 135%를 넘는 수출 증가율을 보이고 있는데, 이는 내수 판매 부진을 수출로서 돌파구를 찾으려는 업체들의 적극적인 시장 개척 노력과, 엔貨 강세에 힘입어 전형적인 일본차 시장이었던 개도국에서의 판매가 호조를 보이고 있기 때문이다.

外華內貧의 실속없는 成長

승용차 부분의 내수 판매 호조와 수출 호조로 9월말까지 승용차 판매는 23.2%라는 높은 성장을 보이고 있다. 상용차 역시 내수 판매가 부진을 면치 못하고 있으나 수출이 호조세를 보이면서 전체적으로는 7.9%의 판매 증가

를 보이고 있다. 그러나 이러한 외형의 증가와는 달리 완성차 업체들의 수익성은 지난해보다 더욱 하락하고 있다. 대우자동차의 경우는 대우자동차판매(주)의 설립을 계기로 시장 점유율 확보를 위한 무리한 가격 경쟁을 벌인 탓에 올해도 큰 폭의 적자가 예상되고 있으며, 기아자동차의 경우도 무리한 가격 경쟁과 엔화에 따른 엔화 부채의 증가, 그리고 무이자 할부 판매로 월 1만여 대의 판매를 넘어 섰던 세피아가 최근 6~8천 대의 수준으로 기대에 못미치고 있는 데다가 전통적으로 우위를 지켜왔던 상용차 부문에서도 -6.8%의 판매 감소를 보여 수익성이 크게 하락하고 있다.

이에 비해 상대적으로 무리한 가격 경쟁을 止揚하고 있는 현대자동차의 경우도 할부 판매의 증가로 금융 비용이 늘고 있기는 하지만, 상용차 부문의 판매 호조로 수익성 감소율은 비교적 낮을 것으로 예상되고 있다.

이처럼 올해의 국내 자동차 시장은 외형은 예상 외의 증가를 보인 가운데, 업체들 간의 무리한 판매 경쟁으로 수익은 하락하는 외화 내빈의 판매 양상을 보일 전망이다.

견고한 成長勢가 기대되는 1994年

내년도 국내 자동차 업계는 올해 판매 추정치보다 13.4% 증가한 230만여 대에 이르는 판매를 기록할 것으로 보인다. 그중 내수는 新車 出市에 따른 수요 유발 효과가 기대되고는 있으나, 전반적인 자동차 시장을 위축시킬 만한 정부 정책들이 본격적으로 도입됨으로써 내수 판매를 위축시킬 것으로 예상되고 있다.

수출은 엔화 강세의 지속과 업체들의 현지

판매력 증강, 신모델 투입, KD 수출 확대 등으로 견조한 성장세를 보일 것으로 전망된다.

內需 增加率의 鈍化

내년도 자동차 내수 판매는 올해에 비해 성장률이 크게 하락하여 두 자릿수를 밑도는 성장을 보일 것으로 예상된다.

먼저 승용차의 경우는 현대자동차의 X-3카, 엘란트라 쿠페, 기아자동차의 프라이드 후속 모델인 아스파이어(BT-57), 대우자동차의 레전드³⁾ 등 신모델이 투입되면서 수요를 자극하겠지만, 정부의 1800cc급 이상 승용차에 대한 車庫地 證明制의 실시와 휘발유를 비롯한 油類稅의 인상은 중대형차와 지프를 중심으로 수요를 억제하는 효과를 가져올 것이다. 반면, 1500cc급 이하의 준중형차와 소형차 부문은 자동차 대중화 추세에 따른 신차 수요가 꾸준히 지속될 것으로 기대되고 있는 데다가, 복수 보유 중과세가 보류될 예정이고, 경승용차에 식상한 소비자들의 수요가 소형차 부문으로 이전할 것으로 보여 내년도 승용차 시장은 이들 준중형차 및 소형차를 중심으로 성장을 보일 것으로 예상된다.

모델별로 볼 때는, 대형차 시장에서는 뉴그랜저가 시장을 주도할 것으로 기대되는 가운데 레전드의 공세가 만만치 않을 것으로 보인다. 대형차 시장에서 계속 약세를 보여 온 대우자동차가 얼마 만의 시장을 확보할 수 있을지가 관심이다. 중형차 시장에서는 쏘나타

3) 대우자동차는 올해 중에 레전드를 조립·생산하여 내수 판매할 예정이었으나, 부품업체들의 계획 차질로 내년 중에 내수 판매에 들어갈 예정으로 발표된 바 있다.

II가 시장을 주도할 것으로 예상되고 있는데, 최근 만만치 않은 판매 신장을 보여 온 프린스의 판매는 올해와 같은 판매세를 유지하기는 어려울 것으로 보인다. 준중형 부문에서는 엘란트라와 올해 전반기에 판매 호조를 보인 세피아, 그리고 대우자동차판매(주)의 설립 이후 판매 호조를 보이고 있는 에스페로의 삼파전이 기대되는데, 1500cc DOHC 엔진을 탑재한 엘란트라가 출시된 이후로 다시 기세를 확보한 엘란트라가 엘란트라 쿠페의 출시와 더불어 시장의 선두 자리를 유지할 것으로 보인다.

소형차 부문은 新車들 간의 접전이 치열할 것으로 예상되는 부문이다. 전반기에는 엑셀이 아스파이어를 상대로 힘겨운 경쟁을 벌일 것으로 예상되나, 중반기에 출시될 X-3카가 엑셀을 대체하면서 얼마나 시장을 확보할 것인가가 관심을 끌고 있는 부분이다. 이 차급 시장은 프라이드의 인기 퇴조, 그리고 경승용차인 티코에 대한 이미지 쇠퇴로 이들 총까지도 일부 흡수하면서 판매 경쟁이 치열할 것으로 기대되는 부문이다. 이 부문에서 그동안 견조한 성장세를 보여온 스쿠프는 엘란트라 쿠페의 등장으로 타격을 입을 것으로 예상된다.

이미 선진국 수준의 보급률을 보이고 있는 데다 관련 세금이 대폭 올라 수요 증가가 크게 부진할 것으로 예상되는 지프 부문은 현재 시장 우위를 점하고 있는 갤로퍼와 이에 도전하는 쌍용자동차의 무쏘, 기아자동차의 스포티지, 그리고 아시아자동차의 록스타 R2의 삼파전이 기대되는데, 수세적 입장인 갤로퍼를 무력화시키는 데는 한계가 있을 것으로 보인다.⁴⁾ 지프 시장에서 특히 관심을 끄는 점은

갤로퍼 롭바디와 무쏘, 갤로퍼 슛바디와 스포티지, 그리고 록스타 R2 간의 경쟁이다.

상용차의 경우는 국내 경기의 회복이 더딜 것으로 예상되는 데다가, 자영업자를 중심으로 한 경상용차에 대한 수요가 많이 소진되었고, 또한 디젤을 비롯한 油類稅 인상의 여파로 본격적인 수요 회복을 보이지는 못할 것으로 예상된다.

전반적으로 볼 때, 내년도 자동차 내수 판매는 올해 추정치보다 9.7% 증가한 156만 4천여 대에 이를 것으로 전망된다. 이중 승용차 내수 판매는 115만 3천여 대로 올해 추정치에 비해 12.6%의 성장을 보일 것으로 예상되며, 상용차는 41만여 대 수준에 머물 것으로 전망된다.

높은 成長勢가 지속될 輸出

내수 증가율이 크게 둔화될 것으로 기대되는 것과 달리, 수출은 내년에도 큰 폭의 증가가 기대된다.

먼저 승용차 부문은 엔高의 지속으로 올해 들어 수차례의 가격 인상을 단행한 일본산 차에 대비한 가격 경쟁력의 꾸준한 향상과 더불어 업체들의 현지 판매력 강화, KD 수출을 비롯한 다각적인 수출 전략 추진, 신모델 투입, 수출선 다변화 전략의 지속 등으로 여전히 높은 판매 증가를 보일 전망이다.

지역별로 보면, 엔高의 여파로 본격적인 판매 회복이 기대되었던 북미 시장에서의 판매

4) 현대정공은 현재의 갤로퍼에 인터쿨 터보엔진을 장착한 신형을 내놓으면서 연비와 성능 면에서 쌍용자동차의 무쏘와 기아자동차의 스포티지에 대응한 차별화 전략을 전개할 예정이다.

가 올해 중에는 기대에 미치지 못하는 실적을 보이고 있으나, 내년에는 미국내 자동차 시장의 본격적인 회복이 예상되고 있고, 지속적인 일본산차에 대한 가격 경쟁력 상승과 현대자동차의 현지 판매력 강화책 등으로 판매 회복이 기대된다. 특히 이 지역에서 관심을 끄는 것은 현대자동차의 쏘나타 II와 기아자동차의 스포티지이다. 현지 달러로부터 호평을 받은 바 있는 쏘나타 II는 일본산 차에 비해 큰 폭의 가격 경쟁력을 확보하고 있으며, 현대자동차 역시 이 차종을 전략 차종으로 투입하면서 마케팅에 총력을 기울일 계획을 세워 놓고 있다. 포드社로부터 관심을 끈 스포티지는 최근 미국내 SUV 시장의 성장세에 비추어 판매를 기대해 볼 수 있으며, 프라이드 후속 모델로 개발된 아스파이어의 對美 수출도 기대가 되는 부분이다.⁵⁾

서유럽 지역에서는, 올해 이 지역의 경제 사정 악화 및 정치적 불안으로 전반적인 자동차 시장이 위축되는 추세를 보였으나, 내년부터는 이 지역 자동차 시장이 회복세를 보일 것으로 기대되고 있고, 기아자동차의 수출도 본격화될 것이어서 우리 업체들의 이 지역에 대한 수출도 회복세를 보일 것으로 예상된다.

동유럽 지역은 올해 중 이 지역의 경제 사정 악화에도 불구하고 대우자동차와 대우조선의 적극적인 시장 공략으로 큰 폭의 수출 증가율을 보여 왔다. 이 지역에 대한 내년도 수출은 지역 경제의 회복과 정세 안정 등 수출

5) 아스파이어의 생산-판매는 프라이드와 같은 방법으로서, 설계는 일본의 마즈다社가, 생산은 기아자동차가, 그리고 판매는 포드社가 담당하는 3국간 共助 體制이다.

여건의 개선으로 전망이 밝다.

중동 지역의 경우는, 이 지역에 대한 KD 수출의 확대, 현지 수요에 부응한 차종 개발, 정세 안정, 상용차 수출 강화 등에 힘입어 올해 큰 폭의 판매 신장을 보이고 있는데, 내년도에도 이러한 추세가 지속될 것으로 보인다.

남미 시장은 이 지역 국가들의 경제 개방화 정책으로 올해도 큰 폭의 수출 증가를 보이고 있는데, 고급차 위주로 이루어지고 있는 현지 수입차들과 현지 생산차들의 경쟁력 열위로 국산차의 판매 여건은 여전히 좋을 것으로 예상된다.

전반적으로 볼 때, 내년도 자동차 수출은 승용차가 올해 추정치보다 23.5% 증가한 66만 3천여 대, 상용차는 12.1% 증가한 6만 5천여 대에 이를 것으로 전망된다. 이에 따라 승용차와 상용차를 합친 자동차 총 수출은 올해보다 22.1% 증가한 72만 8천여 대에 달함으로써 사상 처음으로 70만 대 선을 넘을 것으로 기대된다. ♣

<표 5> 1994年 自動車 販賣 豫測
(단위: 천 대) (%)

구 분	1992년		1993년		1994년		
	대수	증감률	대수	증감률	대수	증감률	
내 수	승용차	876	13.4	1,024	16.9	1,153	12.6
	상용차	392	18.2	402	2.6	411	2.2
	소 계	1,268	14.9	1,426	12.5	1,564	9.7
수 출	승용차	427	12.9	537	25.8	663	23.5
	상용차	29	143.5	58	100.0	65	12.1
	소 계	456	16.9	596	30.7	728	22.1
관 매 계	1,724	15.4	2,022	17.3	2,292	13.4	

註: 1993년, 1994년 판매는 본 연구원 예측치임.